Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 19.

(Nr. 9622.) Gesetz, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes. Vom 3. Juli 1893.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1)	von Rothfließ nach Rudczanny die Summe von	6 710 000 Mark,
2)	von Bütow nach Berent die Summe von	5 720 000 "
3)	von Jauer nach Rohnstock die Summe von	1 200 000 "
4)	von Rippach-Poserna einerseits nach Plagwitz-Lindenau andererseits nach Markranstädt die Summe von	2 850 000 "
5)	von Naumburg a. S. nach Deuben die Summe von	3 000 000 "
6)	von Bünde oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Löhne—Osnabrück nach Sulingen die Summe von	5 560 000 "
	Seite	25 040 000 Mark,

Ausgegeben zu Berlin den 7. Juli 1893.

Uebertrag .... 25 040 000 Mark,

7) von Derschlag nach Bergneustadt die Summe von 435 000 „

8) von Osberghausen nach Wiehl die Summe von 1 020 000 „

b) **zur Beschaffung von Betriebsmitteln** die Summe von .... 4 992 000 „

zusammen .... 31 487 000 Mark;

II. **zu nachstehenden Bauausführungen:**

1) zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Ratibor bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Troppau die Summe von 620 000 Mark,

2) für die Ueberführung der Hamburgerstraße vor dem neuen Personenbahnhofe zu Osnabrück die Summe von .... 350 000 „

3) zur Deckung der Mehrkosten für die Erweiterung des Rangirbahnhofes in Hamm die Summe von 180 000 „

4) zur Deckung der Mehrkosten für die Anlage des zweiten Gleises auf der Strecke Hamm—Herbern in Verbindung mit der selbstständigen Einführung der Bahn von Münster in den Bahnhof Hamm die Summe von ...... 145 000 „

5) für die theilweise anderweite Führung des zweiten Gleises auf der Strecke Bochum (B. M.)—Wanne die Summe von ...... 77 000 „

6) zur Deckung der Mehrkosten für die Anlage eines Sammel- und Rangirbahnhofs bei Osterfeld die Summe von .... 306 000 „

zusammen .... 1 678 000 „

III. **zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Staatsbahnen** die Summe von .... 15 000 000 „

insgesammt 48 165 000 Mark

zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I Lit. a aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der Bahnen und deren Nebenanlagen nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den gesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen, und zwar:

a) bezüglich der Linien unter Nr. I Lit. a 1 bis 3 und 5 bis 8 in der ganzen Ausdehnung,

b) bezüglich der Linie unter Nr. I Lit. a 4 (Rippach-Poserna-Plagwitz-Lindenau / Markranstädt) für die im Preußischen Staatsgebiete belegene Theilstrecke.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund gesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. I Lit. a 3 benannte Bahn (Jauer—Rohnstock) muß außerdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuß zum Betrage von 56 000 Mark geleistet werden.

§. 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im §. 1 unter Nr. I bis III vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von 48 165 000 Mark Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

§. 3.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§. 2), bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§. 4.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im §. 1 unter Nr. I und II bezeichneten Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

§. 5.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 3. Juli 1893.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. zu Eulenburg. v. Boetticher. v. Schelling. Frhr. v. Berlepsch.
Gr. v. Caprivi. Miquel. v. Kaltenborn. v. Heyden. Thielen. Bosse.

(Nr. 9623.) Allerhöchster Erlaß vom 3. Juli 1893, betreffend Bau und Betrieb der in dem Gesetze vom 3. Juli 1893 (Gesetz-Samml. S. 105) vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien.

Auf Ihren Bericht vom 3. Juli d. J. bestimme Ich, daß bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetze vom 3. Juli d. J., betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, im §. 1 unter Nr. I Lit. a vorgesehenen Eisenbahnlinien die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes derselben und zwar:

1) der Bahnen:
   a) von Rothfließ nach Rudczanny,
   b) von Bütow nach Berent

   der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg,

2) der Bahn von Jauer nach Rohnstock

   der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Berlin,

3) der Bahnen:

a) von Rippach-Poserna, einerseits nach Plagwitz-Lindenau, andererseits nach Markranstädt,

b) von Naumburg a. S. nach Deuben

der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Erfurt,

4) der Bahn von Bünde oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Löhne—Osnabrück nach Sulingen

der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Hannover,

5) der Bahnen:

a) von Derschlag nach Bergneustadt,

b) von Osberghausen nach Wiehl

der Königlichen Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinischen) zu Cöln übertragen wird.

Zugleich bestimme Ich, daß das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung derjenigen Grundstücke, welche zur Bauausführung nach den von Ihnen festzustellenden Plänen nothwendig sind, nach den gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden soll:

1) für sämmtliche vorbezeichnete Eisenbahnen — bezüglich der unter Nr. 3 Lit. a aufgeführten Linie von Rippach-Poserna, einerseits nach Plagwitz-Lindenau, andererseits nach Markranstädt, für den im diesseitigen Staatsgebiet belegenen Theil derselben — sowie

2) auch für diejenigen im §. 1 unter Nr. II 2 und 5 des oben erwähnten Gesetzes vom 3. Juli d. J. vorgesehenen Bauausführungen, für welche das Enteignungsrecht nicht bereits nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen oder früheren landesherrlichen Erlassen Platz greift.

Dieser Erlaß ist in der Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Neues Palais, den 3. Juli 1893.

Wilhelm.

Thielen.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten.

(Nr. 9624.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen-Weimar wegen Herstellung einer Eisenbahn von Jüdewein nach Oppurg durch die Saaleisenbahngesellschaft. Vom 17./31. Januar 1893.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Sachsen-Weimar haben behufs einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Jüdewein nach Oppurg zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Franz Ulrich,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Sachsen-Weimar
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Dr. Carl Slevogt,

welche unter dem Vorbehalte der Ratifikation folgenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preußische und die Großherzoglich Sächsische Regierung sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Jüdewein nach Oppurg zuzulassen und zu fördern. Beide Regierungen werden unter den bei ihnen üblichen Bedingungen die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in ihrem Gebiete belegene Strecke an die Saaleisenbahngesellschaft ertheilen.

Artikel II.

Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (veröffentlicht in Nr. 36 des Reichs-Gesetzblatts) und die dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maßgebend.

Artikel III.

Die Genehmigung und Feststellung der Bauentwürfe innerhalb jedes Staatsgebiets bleibt der betreffenden Regierung überlassen.

Artikel IV.

Die Spurweite der Bahn soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen, der Bau und das gesammte Betriebsmaterial auch so eingerichtet werden, daß die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

Artikel V.

Zum Zwecke des Erwerbes des zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundes und Bodens wird jede der vertragschließenden Regierungen für ihr Gebiet der Eisenbahngesellschaft das Enteignungsrecht verleihen.

Artikel VI.

Die von einer der vertragschließenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Prüfung auch im Gebiet der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel VII.

Die Eisenbahn von Jüdewein nach Oppurg bildet einen integrirenden Bestandtheil des Gesammtunternehmens der Saaleisenbahngesellschaft, welche mit ihrem gesammten Vermögen für den konzessionsmäßigen Bau und Betrieb der Bahnstrecke Jüdewein–Oppurg gegenüber beiden Regierungen haftet.

Die Königlich Preußische Regierung ist damit einverstanden, daß das gesetzliche, vertragsmäßige und statutarische Aufsichtsrecht, welches die Großherzoglich Sächsische Regierung, sei es allein, sei es in Gemeinschaft mit einer anderen Staatsregierung, über die Saaleisenbahngesellschaft und über ihr Unternehmen auszuüben hat, in Beziehung auf alle Maßnahmen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Verwaltung und den Betrieb ihres Unternehmens im Allgemeinen betreffen, z. B. die Abänderung der Gesellschaftsstatuten, die Erweiterung des Unternehmens auf nicht Preußischem Staatsgebiete, die Ausgabe von Anleihescheinen unter Mithaftbarkeit der Bahnstrecke Jüdewein–Oppurg und die Konvertirung derselben, sich auch auf den im Königlich Preußischen Staatsgebiete belegenen Theil der vorbezeichneten Bahn unter Ausschluß einer Einwirkung der Königlich Preußischen Regierung erstreckt. Auch ist die Königlich Preußische Regierung damit einverstanden, daß die Bestimmung über die Dotirung des Reserve- und eines etwaigen Erneuerungsfonds, der Erlaß von Ausführungsbestimmungen zu der für die Eisenbahnen Deutschlands seitens des Reichs erlassenen Verkehrsordnung und zu der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, ferner die Genehmigung beziehungsweise Festsetzung der Fahrpläne und der Transportpreise auch in Beziehung auf den im Königlich Preußischen Staatsgebiete belegenen Theil der Bahnstrecke Jüdewein–Oppurg seitens der Großherzoglich Sächsischen Regierung, sei es allein, sei es in Gemeinschaft mit einer anderen betheiligten Staatsregierung, erfolgt.

Im Uebrigen übt jede der vertragschließenden Regierungen für ihr Gebiet in Beziehung auf die Bahnstrecke Jüdewein–Oppurg das staatliche Hoheits- und Aufsichtsrecht aus. In allen Fällen, wo eine einheitliche Ausübung dieses Aufsichtsrechtes im Interesse des Eisenbahnverkehrs liegt, werden die vertragschließenden Regierungen eine Verständigung unter sich herbeiführen.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Eisenbahngesellschaft sowie die Handhabung der ihr über den in Preußen belegenen Theil der Bahn zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen. Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Saaleisenbahngesellschaft in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der zuständigen Königlich Preußischen Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Eisenbahngesellschaft hat sich bei Angelegen-

heiten territorialer Natur, welche hiernach von der betreffenden Königlich Preußischen Behörde ressortiren, an diese zu wenden. Die gedachten Funktionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Die gegen die Eisenbahngesellschaft rechtskräftig ergehenden Entscheidungen der Königlich Preußischen Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte sollen ohne Weiteres gegen dieselbe ebenso vollstreckbar sein, als wenn sie in Preußen ein Domizil hätte. Die Großherzoglich Sächsische Regierung verpflichtet sich, Verfügungen der Königlich Preußischen Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte auf deren Ersuchen ohne Weiteres der Direktion der Saaleisenbahngesellschaft zustellen zu lassen.

Artikel VIII.

Von dem Betriebe der Bahn innerhalb des Preußischen Staatsgebietes wird die Königlich Preußische Regierung nach dem Preußischen Gesetze vom 16. März 1867 eine Abgabe erheben. Bei der Berechnung der Abgabe wird als Anlagekapital beziehungsweise als Reinertrag der aus dem Verhältniß der Länge der Preußischen Bahnstrecke zu der Länge der ganzen Bahn sich ergebende Theil des Anlagekapitals beziehungsweise des jährlichen Reinertrages angenommen. Die Erhebung erfolgt alljährlich postnumerando und zwar zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. Januar beginnende Rechnungsjahr.

Die Großherzoglich Sächsische Regierung wird der Königlich Preußischen Regierung die Berechnung des Reinertrages der Bahn alljährlich und zwar spätestens fünf Monate nach Ablauf des betreffenden Jahres mittheilen.

Artikel IX.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete zuständigen Behörden nach Maßgabe der im Artikel II bezeichneten Bahnordnung gehandhabt. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Vorschlag der Bahnverwaltung bei den zuständigen Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

Artikel X.

Bei der Anstellung der subalternen und unteren Kategorien des Bahnpersonals auf der Bahn Jüdewein–Oppurg finden die für Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern jeweilig geltenden Grundsätze Anwendung. Bei Besetzung dieser unteren Beamtenstellen hat die Eisenbahngesellschaft bei sonst gleicher Befähigung innerhalb des Gebietes eines jeden der vertragschließenden Staaten auf die Bewerbungen der Unterthanen desselben besondere Rücksicht zu nehmen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres

Heimathlandes nicht aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

Artikel XI.

Der Telegraphen- und der Militärverwaltung gegenüber ist die Eisenbahngesellschaft den bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen Deutschlands ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterworfen.

Für Kriegsbeschädigungen und Zerstörungen der Bahn im Königlich Preußischen oder Großherzoglich Sächsischen Gebiete, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Eisenbahngesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder vom Preußischen oder vom Sachsen-Weimarschen Staate, noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel XII.

Gegenüber der Postverwaltung ist die Eisenbahngesellschaft den Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. für 1875 S. 318) und den dazu ergangenen oder künftig ergehenden Vollzugsbestimmungen und deren Abänderungen mit den Erleichterungen unterworfen, welche nach den vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 380) für Bahnen untergeordneter Bedeutung für die Zeit bis zum Ablauf von acht Jahren vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres gewährt sind. Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluß an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung verliert, tritt das Eisenbahnpostgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

Artikel XIII.

Die Saaleisenbahngesellschaft hat den Anschluß von Zweigbahnen zu gestatten.

Artikel XIV.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische oder die Großherzoglich Sächsische Regierung das Eigenthum des in dem betreffenden Staatsgebiete liegenden Theils der Bahn von Jüdewein nach Oppurg erwerben sollte, werden die vertragschließenden Regierungen sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes auf der genannten Bahn erforderlichen Maßregeln verständigen. Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XV.

Dieser Vertrag soll in zwei Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen

Berlin, den 17. Januar 1893. Weimar, den 31. Januar 1893.

(L. S.) Ulrich. (L. S.) Dr. Slevogt.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 9625.) Verfügung des Justizministers, betreffend die Anlegung des Grundbuchs für einen Theil des Bezirks des Amtsgerichts Geestemünde. Vom 27. Juni 1893.

Auf Grund des §. 35 des Gesetzes über das Grundbuchwesen in der Provinz Hannover (Gesetz-Samml. 1873 S. 253, 1879 S. 11) bestimmt der Justizminister, daß die zur Anmeldung von Ansprüchen behufs Eintragung in das Grundbuch im §. 32 jenes Gesetzes vorgeschriebene Ausschlußfrist von sechs Monaten

für die zum Bezirke des Amtsgerichts Geestemünde gehörigen Gemeinden Lorstedt und Nesse

sowie

für die zum Bezirke des Amtsgerichts Göttingen gehörige Gemeinde Grone

am 1. August 1893 beginnen soll.

Berlin, den 27. Juni 1893.

Der Justizminister.

v. Schelling.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.